<u>VRAAGSPECIFICATIE</u>
Definitief

Doel en resultaat

1. Het komende jaar staat in het teken van de operationele uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda (LTSA). ProRail en NS zullen een deel van die agenda uitwerken en operationaliseren. Om hieraan nadere sturing en richting te geven, heeft het ministerie van IenM een vraagspecificatie opgesteld. Met deze vraagspecificatie wil het ministerie van IenM de sectorpartijen prikkelen om duidelijke keuzes te maken en een systeemsprong te maken in de organisatie en dagelijkse operatie op het spoor.

<u>De vraagspecificatie moet ertoe leiden dat</u>:

a. ProRail en NS voor het hoofdrailnet (HRN) en de Hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI) gezamenlijk een toekomstbestendig **operationeel spoorconcept** ontwikkelen dat richting geeft aan een eveneens toekomstbestendig ontwerp en inrichting van de treindienst waarmee *"een kwalitatief beter spoorproduct voor de reiziger en verlader geleverd kan worden*" (de zogenaamde verbeteraanpak van ProRail en NS);
b. De visie, ambitie en de doelen uit de LTSA door de sectorpartijen vertaald worden naar **operationele doelen en indicatoren** en een voorstel voor kwantitatieve targets, die de basis vormen voor de sturing via onder meer de vervoer- en beheerconcessies.
c. ProRail en NS een voorstel doen voor een **verbeteraanpak**, onder andere op het gebied van veiligheid, dienstregeling en capaciteitsallocatie, fundamentele redesign van de be- en bijsturing, infrastructuurontwikkeling, stations. Deze verbeteraanpak zal gedurende de looptijd van de nieuwe concessies uitgevoerd worden.

2. <u>Het operationeel spoorconcept</u>:

a. Bevat de gezamenlijke visie van de organisaties op het spoorproduct dat in 2028 aan de reiziger en verlader wordt geboden in termen van de doelen van de LTSA.
b. Vertaalt die visie in een concreet product voor de treinreiziger en verlader en specificaties voor de onderliggende HSWI.
c. Bevat een beeld van de stappen die op de korte, middellange en lange termijn gezet moeten worden om het eindbeeld te bereiken (langs de tijdhorizonten 2015-2020, 2020-2025 en >2025).
d. Geeft aan hoe de organisaties op de korte dan wel (middel)lange termijn omgaan met terugkerende thema's die tot op heden in de spoorsector spelen (zie onder 4).
e. Houdt rekening met het accommoderen van de wensen van de andere spoorvervoerders, onder meer wanneer eventuele wijzigingen die voortvloeien uit het operationeel spoorconcept de operatie van deze spoorvervoerders raakt.

Randvoorwaarden

3. <u>Het operationeel spoorconcept en de verbeteraanpak passen binnen de volgende door het ministerie van IenM geformuleerde kaders en randvoorwaarden:</u>

- Het operationeel spoorconcept en de verbeteraanpak geven tenminste invulling aan de visie, ambitie en doelen uit de LTSA.
- Het operationeel spoorconcept en de verbeteraanpak moeten voldoen aan de huidige Europese wet- en regelgeving en moet rekening houden met de voorstellen van het nu in ontwikkeling zijnde 4^e Spoorpakket.
- Het akkoord en het beleidsvoornemen ter onderhandse gunning van de Hoofdrailconcessie 2015-2025, de invulling van de extra taakstelling op het Infrafonds en de herijking van programma's en projecten bepalen de budgettaire kaders voor uitwerking van de verbeteraanpak.
- Het moet aansluiten op de (gedifferentieerde) reizigers- en verladersvraag in de verschillende landsdelen, regio's en in de SVIR gedefinieerde mainports.
- De gefaseerde invoering van ERTMS vanaf 2016 en de fundamentele redesign van de be- en bijsturing vormen de eerste basis voor verbeteringen op het gebied van veiligheid en betrouwbaarheid en dienen bij de ontwikkeling van het operationeel spoorconcept als uitgangspunt meegenomen te worden.

- Het operationeel spoorconcept is toekomstvast en houdt rekening met ontwikkelingen op het gebied van:
    - Technologie en logistiek;
    - Productontwikkeling;
    - Geactualiseerde groeiprognoses van zowel (regionaal) reizigersvervoer als goederenvervoer, die in het kader van de herijking van programma's en projecten worden ontwikkeld;
    - Ruimtelijke ontwikkelingen, zoals geschetst in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).

Invulling uitwerking vraagspecificatie

4. Het ministerie van IenM vraagt ProRail en NS om bij de uitwerking van het operationeel spoorconcept voor het HRN <u>ten minste in te gaan op een aantal terugkerende thema's die op de korte dan wel (middel)lange termijn in de spoorsector spelen.</u> Door in te gaan op die thema's wil het ministerie van IenM ProRail en NS prikkelen om tot een heldere visie op het spoorproduct voor de reiziger en verlader te komen en keuzes te maken in de operatie om dat product te leveren. Hierbij verzoekt het ministerie van IenM ProRail en NS om ook in te gaan op de aanbevelingen uit het rapport "Beter OV voor de Stadsregio Amsterdam", zoals toegezegd in de brief aan de Kamer van 14 januari jl.[1]

<u>Aantrekkelijk product voor de klant:</u>

1. Onderzoek of en, zo ja, welke wijzigingen in het bedieningsconcept van het spoorsysteem noodzakelijk en/of wenselijk zijn om het spoorproduct aan te laten sluiten bij toekomstige wensen van klantengroepen en zich wijzigende mobiliteitspatronen. Onderzoek hierbij onder andere:
    a. Of en, zo ja, voor welke regio's de treindienst gedifferentieerd kan worden ingezet;
    b. Welke mogelijkheden en wenselijkheden er zijn voor een onderscheid tussen de brede Randstad en de rest van Nederland;
    c. Welke mogelijkheden er zijn voor een onderscheid tussen de spits- en daluren op de dag.

<u>Capaciteit van het spoorsysteem:</u>

2. Ga na of en, zo ja, welke maatregelen noodzakelijk zijn om het spoorsysteem beter te benutten, zodat de verwachte groei van het vervoer geaccommodeerd kan worden. Hierbij wordt de volgende oplossingsrichting in ieder geval verkend:
    - De mogelijkheden om de treindienst zo efficiënt mogelijk te plannen en uit te voeren ten opzichte van het inbouwen van de noodzakelijke/wenselijke ruimte in de treindienst voor een betrouwbare en robuuste uitvoering.

    Waarbij de volgende modellen tenminste in beschouwing worden genomen:
    - Het huidige model van alterneren en zoveel mogelijke directe verbindingen;
    - Een model waarin op corridors wordt gereden;
    - Een model waarin de frequenties verhoogd worden en de wachttijd op aansluitingen wordt verkleind.
3. Het ministerie van IenM meent dat in de toekomst selecitiviteitsbeleid dat gebaseerd is op de maatschappelijke meerwaarde van het vervoer en dat zich beweegt binnen de Europese wet- en regelgeving noodzakelijk kan zijn om het spoor beter te benutten en verzoekt daarom ProRail om samen met het ministerie van IenM de mogelijkheden hiertoe te verkennen en het ministerie te adviseren. Daarbij worden de wensen en belangen van de verschillende gebruikers van het spoor meegewogen. Het gaat hierbij onder meer om de mogelijkheden tot:
    - Het differentiëren van het type vervoer of materieel over verschillende trajecten dan wel tijdstippen (in termen van bijvoorbeeld spits en dal);
    - Aanpassingen van prioriteitsregels;
    - Reserveringskosten voor aangevraagde rijpaden;
    - Tariefdifferentiatie;
    - Kwaliteitsgaranties.

    Hierbij wordt specifiek ingegaan op differentiatie in de volgende instrumenten:
    - De gebruiksvergoeding (inclusief elementen als 'slot'-vergoeding);
    - De Netverklaring (inclusief elementen uit de AMvB capaciteitsverdeling);
    - Het onderhoudsrooster.

---

[1] Tweede Kamer, 2012-2013, 23 645, nr. 522.

Kwaliteit van het spoorsysteem:

4. Onderzoek welke verbeteringen van het spoorsysteem mogelijk zijn, waardoor de kwetsbaarheid verkleind wordt en de betrouwbaarheid vergroot. De volgende oplossingsrichtingen worden daarbij in ieder geval verkend:
    a. De verschillende mogelijkheden voor de inzet van materieel en/of personeel om tot een optimale balans balans te komen tussen het bieden van een aantrekkelijk product voor de klant, een kwalitatief hoogwaardig spoorsysteem en de benodigde capaciteit van het spoorsysteem;
    b. De mogelijkheden tot vergroting van de robuustheid van de infrastructuur;
    c. Inzet van beslissingsondersteunende systemen;
5. Geef inzicht in de afwegingen die gemaakt worden ten aanzien van de planning van treinen in relatie tot de veiligheidsnormen, mede naar aanleiding van de aanbevelingen hierover in het OvV-rapport naar aanleiding van het ongeval “Singelgracht”.
6. Laat zien wat het operationeel spoorconcept betekent voor de werkwijze van de medewerkers in de spoorsector en in hoeverre dit leidt tot een grotere betrouwbaarheid van het systeem. Betrek hierbij de ervaring en vakdeskundigheid van de eigen medewerkers.
7. Geef inzicht in de mogelijkheden en de noodzaak van redundante uitvoering van cruciale ICT-systemen.

Proceseisen

5. Om te komen tot het gevraagde operationeel spoorconcept voor 2028 worden aan het proces de volgende eisen door het ministerie van IenM gesteld:

- ProRail en NS maken inzichtelijk op welke wijze het operationeel spoorconcept bijdraagt aan het realiseren van de doelen uit de LTSA. Dit gebeurt zowel kwalitatief als kwantitatief, zodat op basis hiervan targets voor de verbeteraanpak gedefinieerd kunnen worden en voor de verankering daarvan in het sturingsarrangement.
- Aan de hand van het afwegingskader zullen ProRail en NS aan het ministerie van IenM duidelijk maken welk balans wordt voorgesteld tussen het bieden van een aantrekkelijk product voor de klant, een kwalitatief hoogwaardig spoorsysteem en de capaciteit van het spoorsysteem om tot een naar mening van ProRail en NS optimale ontwikkeling van het spoorsysteem te komen.
- ProRail en NS geven aan welke samenhangende afwegingen hiervoor noodzakelijk zijn op het gebied van infrastructuur, dienstregeling, materieelinzet, personeelinzet en be- en bijsturing van de treindienst.
- ProRail en NS geven een indicatie van de maatregelen en veranderingen in de samenwerking, die eventueel nodig zijn om het operationeel spoorconcept te realiseren. Daarbij wordt geoptimaliseerd op het totale spoorsysteem in plaats van op de afzonderlijke doelstellingen. Deze worden vervolgens nader uitgewerkt, onder andere in de gezamenlijke verbeteraanpak van ProRail en NS. Indien ProRail en NS tot de conclusie komen dat voor de toepassing van het operationeel spoorconcept wijzigingen in wet- en/of regelgeving dan wel aanpassingen in de ordening van de spoorsector of de wijze van sturing nodig zijn, leggen zij dit voor aan het ministerie van IenM. Het ministerie beslist hierover en zal, indien tot dergelijke wijzigingen wordt overgegaan, actiehouder zijn.
- Het operationeel spoorconcept moet evidence based zijn. Ontwerpkeuzes dienen transparant te zijn en feitelijk te worden onderbouwd.
- In het operationeel concept wordt geanticipeerd op actuele en – nu te voorziene - toekomstige ontwikkelingen in de marktvraag, klantbehoeften en technologische ontwikkelingen.
  In het operationeel spoorconcept moet voor ieder onderdeel de eindverantwoordelijkheid helder belegd zijn (ProRail, NS, overige vervoerders of een gezamenlijke verantwoordelijkheid).

<u>Betrokkenheid regionale spoorvervoerders, goederenvervoerders en regionale overheden</u>

- ProRail als uitvoeringsorganisatie dient op basis van een goede afstemming met haar klanten en belanghebbenden haar beheertaak in te vullen conform de huidige wettelijke vereisten. Tijdens de uitwerking van het operationeel spoorconcept en de verbeteraanpak wordt ProRail verzocht om de ontwikkelingen die plaats vinden op het gebied van ketenregie in het (internationale) goederenvervoer, op het gebied van verdere decentralisatie van regionale spoorlijnen en samenloop op het spoor alsmede internationaal reizigersvervoer te betrekken.

Dat betreft onder andere de consultatie van goederen- en personenvervoerders en regionale overheden bij wijzigingen in de dienstverlening van ProRail, zoals onder meer verkeersleiding en capaciteitsverdeling. Parallel aan de uitwerking van de verbeteraanpak door NS en ProRail zal het ministerie van IenM het voortouw nemen in een aantal meer beleidsmatige zaken. Zij zal hierover zoals gebruikelijk overleggen met relevante belanghebbenden (waaronder goederen- en personenvervoerders en regionale overheden) en zonodig ProRail vragen hierover te adviseren. De hernieuwde beleidskaders die hieruit voortvloeien vormen de basis voor operationele uitwerking door ProRail en het overleg hierover met klanten en belanghebbenden.
- Aangezien de kern van de doelen van de LTSA optimalisatie van deur-tot-deur verplaatsingen betreft wordt NS verzocht om op de knopen waar het HRN raakt aan regionale en lokale OV-netwerken (zoals regionale spoorlijnen en bus-, tram- en metrolijnen) en andere modaliteiten te overleggen met de andere personenvervoerders en decentrale overheden.

<u>Nadere afspraken over afstemming met het ministerie van IenM:</u>
- Gedurende het opstellen en ontwikkelen van het ontwerp vindt op regelmatige basis afstemming plaats met het ministerie van IenM, waarbij het accent ligt op de ontwerpkeuzen voor het operationeel spoorconcept, de afwegingen over het aantal terugkerende thema’s uit de vraagspecificatie, over de balans om te komen tot een optimaal resultaat en over de aansluiting op de ontwikkelingen in het (internationale) goederenvervoer en het regionale spoorvervoer.
- ProRail en NS bespreken voorgenomen ontwerpkeuzen op een gestructureerde wijze met het ministerie van IenM in het periodieke overleg over de LTSA. Indien partijen niet tot overeenstemming kunnen komen over de te maken ontwerpkeuze worden de consequenties van de verschillende opties in beeld gebracht.
- Het ministerie van IenM zal een critical review board en klankbordgroep instellen, die het ministerie kritisch zullen adviseren over de uitwerkingen van de LTSA.
- Bij onvoldoende voortgang wordt in overleg tussen de top van ProRail, NS en het ministerie van IenM naar een oplossing gezocht.
- Het ministerie van IenM ontwikkelt parallel hieraan haar sturingsarrangement waarin de uitkomsten van het operationeel spoorconcept en de verbeteraanpak hun weerslag krijgen en waarbij naast de concessies ook bezien wordt of aanpassing van wet en/of regelgeving noodzakelijk is.

<u>Nadere afspraken over planning:</u>
- De uitwerking van de vraagspecificatie in de vorm van een operationeel spoorconcept en de daarvan afgeleide verbeteraanpak bevat elementen die onder andere verankerd zullen worden in de nieuwe beheer- en vervoerconcessie dan wel in het beheer- en vervoerplan 2015.
- ProRail en NS leveren met de voortgangsrapportage in april 2013 de eerste resultaten en uitwerkingen van hun operationeel spoorconcept op. Op basis daarvan wordt bezien of deze voldoende basis biedt voor verwerking in de ontwerpconcessies ten behoeve van de consultatie met de consumentenorganisaties.
- In of bij de voortgangsrapportage van september 2013 wordt op basis van het operationeel spoorconcept een voorstel op hoofdlijnen voor de verbeteraanpak ontvangen.

---o---